Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

OCTOBRE 2005

NUMÉRO 12

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Voie maritime 8
Sûreté maritime 8
Transport maritime au Québec 8
Transport maritime mondial 9
Environnement 9
Marchandises 10
Traversiers 11
Croisières-excursions 12
Croisières 12
Navigation de plaisance 12

PORTS

Montréal

Le port vogue vers une année record

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné était de 18,2 Mt, soit 6 % de plus que pour la même période l'an dernier. En termes de transbordement de marchandises diverses, les tonnages de marchandises conteneurisées et non-conteneurisées ont respectivement augmenté de 4 % et 11 %. Les vracs liquides (produits pétroliers et autres) ont enregistré une hausse de tonnage de 18 %, tandis que le tonnage de vrac solide (grain, céréales et autres) a accusé un recul de 3 %. Entre janvier et septembre 2005, 1 043 navires ont transité au port de Montréal, comparativement à 993 navires pour la même période l'an dernier.[1]

Selon les autorités du port de Montréal, le port pourrait bien battre un record vieux de 25 ans, avec environ 25 Mt de marchandises manutentionnées pour l'ensemble de 2005, alors que le total avait été de 24,9 Mt en 1980. Cette excellente performance du port s'explique par la vigueur des économies canadienne et américaine et la forte croissance du commerce mondial.[2]

À l'hiver dernier, le port de Montréal a débuté un programme d'investissements de 150 M$ sur cinq ans, dont 30 M$ en 2005. D'ici 2010, 78 M$ seront investis dans les terminaux de conteneurs, 27 M$ dans les infrastructures communes, 14 M$ dans les terminaux de marchandises non conteneurisées, 15 M$ dans les terminaux de vracs solides, 8 M$ dans les terminaux de vracs liquides et 8 M$ pour la jetée Alexandra destinée au départ de croisières. Tous ces travaux permettront au port d'accueillir davantage de fret.[3]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 15,9 Mt, soit une hausse de 4 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation est attribuable en grande partie à la hausse du tonnage de vrac liquide (produits pétroliers, produits chimiques, etc.) qui a connu une croissance de 5 %. Le tonnage du vrac solide (céréales, engrais, minerais et concentrés, coke

[1] Administration portuaire de Montréal.

[2] Dupaul, Richard, « Le port de Montréal vogue vers une année record », La Presse, 20 juillet 2005.

[3] Ramsay, Charles-Albert, « Vague de modernisation dans les ports », Les Affaires, 22 octobre 2005.

métallurgique, etc.) s'est également accru, mais dans une moindre mesure, soit de 1 %.[4]

Avec l'arrivée de l'automne, la haute saison des croisières internationales a débuté au port de Québec. De septembre à octobre, le port a accueilli près de 70 000 croisiéristes qui ont voyagé à bord de 23 paquebots. Il s'agit d'une faible diminution d'environ 2 000 croisiéristes par rapport à 2004.[5] Une des principales nouveautés cette année est que le port a servi de quai de débarquement et d'embarquement de milliers de passagers, au lieu d'être une simple escale. Québec a été le point de départ d'une croisière sur l'*Enchantment of the seas*, d'une autre sur le *Sea Princess* et de deux autres croisières sur le *Seaburn Pride*.[6]

Sept-Îles

Inauguration de la phase II d'Alouette

Au 30 septembre 2005, près de 15,5 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port de Sept-Îles, soit 19 % de plus que pour la même période l'an dernier. Cette hausse s'explique principalement par une augmentation des tonnages de minerai de fer, d'alumine et d'aluminium. Au cours des trois premiers trimestres de 2005, 416 navires ont transité par le port de Sept-Îles, soit 21 % de plus que durant la même période l'an dernier avec 344 navires.[7]

Le 20 septembre dernier, Aluminerie Alouette a inauguré sa phase II. Avec cette deuxième phase de développement complétée, Alouette prévoit augmenter sa production actuelle de 243 000 t à 550 000 t par année. L'aluminerie de Sept-Îles compterait désormais parmi les 10 plus grandes alumineries dans le monde.[8]

Les autorités portuaires de Sept-Îles espèrent faire de Sept-Îles un port de transit majeur. Le port dispose d'un atout de taille pour réaliser un tel projet : il est situé en eaux profondes. Un port de transit signifierait pour Sept-Îles que d'énormes bateaux européens et asiatiques viendraient décharger leurs marchandises au port, lesquelles seraient ensuite acheminées vers d'autres destinations maritimes via de plus petits navires.[9]

Le Chemin de fer QNS&L et Mines Wabush ont récemment signé une entente concernant le transport de minerai de fer pour toute la durée d'exploitation de la mine du Labrador. Avant cette entente, QNS&L transportait du concentré de fer via trois trains pour Mines Wabush et d'autres trains pour la compagnie minière IOC. Dorénavant, la compagnie offrira la possibilité d'utiliser des trains mixtes avec une configuration de 140 wagons pour IOC et une queue de train de 70 wagons pour Mines Wabush. Cette entente optimisera l'utilisation du chemin de fer et par-delà, elle permettra d'augmenter la capacité globale d'expédition de concentré de fer à partir du port de Sept-Îles.[10]

Port-Cartier

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné à Port-Cartier a totalisé 10,2 Mt, soit une baisse de 16 % par rapport à la même période l'an dernier. Les deux mois de grève à la compagnie Québec Cartier en avril et en mai derniers ont entraîné une diminution du tonnage manutentionné de minerai de fer au port. Parallèlement à la baisse du tonnage, le trafic maritime au port a connu une baisse d'achalandage. Au cours des trois premiers trimestres 2005, 281 navires ont transité à Port-Cartier, soit environ une trentaine de moins par rapport à la même période l'an dernier.[11]

---

[4] Administration portuaire de Québec.
[5] « Retombées de l'industrie des croisières », Bulletin économique du transport – Transports Québec, novembre 2005.
[6] Pelchat, Pierre, « Navires de croisière : la haute saison commence », Le Soleil, 3 septembre 2005.
[7] Administration portuaire de Sept-Îles.
[8] « Aluminerie Alouette inaugure sa phase II », Site Web de Radio-Canada, 20 septembre 2005; Bergeron, Maxime, « Le boom de Sept-Îles », Le Soleil, 20 septembre 2005.
[9] Bergeron, Maxime, « L'importance du fleuve », La Presse, 21 septembre 2005.
[10] Paradis, Steeve, « Entente sur le transport du minerai de fer », Le Soleil, 31 août 2005.
[11] Service des Relations publiques de Québec Cartier.

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred était de 3,6 Mt, soit une hausse de 10 % par rapport à la même période l'an dernier. Tant les vracs secs que liquides ont enregistré une hausse de tonnage. Plus précisément, les tonnages de bauxite, de coke vert, de coke calciné, de soude caustique et de mazout ont été plus élevés en 2005 que lors des trois premiers trimestres de 2004. En termes de trafic, 104 navires ont transité au port, soit 6 de plus qu'à la même période l'an dernier.[12]

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au port de Sorel était de 3,5 Mt, soit une hausse de 6 % par rapport à la même période l'an dernier. La hausse des tonnages de fer, de grains et de céréales explique principalement cette augmentation du tonnage à Sorel. En transit de navires, le port a accueilli 188 navires, soit une vingtaine de plus que pour la même période l'an dernier.[13]

La compagnie Rio Tinto, propriétaire de QIT-Fer et Titane, investira 235 M$ à Sorel-Tracy, afin notamment d'augmenter la capacité de la fonderie. Cet investissement est nécessaire en raison de l'autorisation accordée à Rio Tinto par le gouvernement de Madagascar en Afrique pour procéder à l'extraction d'ilménite dans une mine de sable minéralisé. Les réserves en ilménite de la mine sont estimées à 75 Mt, ce qui permettrait l'extraction pendant une période d'au moins 40 ans. La première phase du projet qui s'échelonnera jusqu'en 2012 prévoit d'acheminer 750 000 t de minerai par an à Sorel-Tracy pour y être fondu. Pour accueillir et traiter le minerai supplémentaire, QIT aura besoin d'agrandir ses capacités portuaires, d'entreposage et de fonderie.[14]

Baie-Comeau

Légère baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné était de 2,87 Mt, soit une légère diminution par rapport à la même période l'an dernier. En termes de trafic, le port a accueilli 170 navires au cours des trois premiers trimestres de 2005, soit 5 de moins que pour la même période l'an dernier.[15]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 591 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers trimestres de l'année, ce qui représente une légère hausse de 1 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des tonnages d'aluminium et de billots de bois. Entre janvier et septembre 2005, le traversier-rail a fait 351 voyages allers-retours, soit une dizaine de moins que lors des trois premiers trimestres l'an dernier.[16]

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre était de 2,2 Mt, soit une hausse de 8 % par rapport à la même période l'an dernier. Une augmentation des chargements d'ilménite explique en grande partie cette hausse du tonnage. Le port a accueilli 97 navires, soit une dizaine de plus que lors des trois premiers trimestres de 2004.[17]

---

[12] Administration portuaire de Port-Alfred.
[13] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[14] Ramsay, Charles-Albert, « Rio Tinto investit 235 M$ dans sa filiale QIT-Fer et Titane », Les Affaires, 1 octobre 2005.
[15] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[16] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel », SOPOR et COGEMA, 2004 et 2005.
[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au port de Trois-Rivières a été de 1,7 Mt, soit 10 % de plus que pour la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par une hausse des tonnages de grains et céréales, du vrac liquide et des marchandises diverses. Le port a accueilli 226 navires au cours des trois premiers trimestres de l'année, comparativement à 191 l'an dernier.[18]

Mis à l'eau en juin dernier, le *Lampsillis*, un bateau laboratoire de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR), a complété avec succès deux missions au cours de l'été. Basé au port de Trois-Rivières, le *Lampsillis* a pour mission première d'étudier l'écosystème du fleuve Saint-Laurent, des Grands Lacs jusqu'à l'estuaire. Déjà, le bateau laboratoire a sillonné le fleuve entre le lac Saint-Pierre et l'Île-aux-Coudres.[19]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 1,3 Mt, soit 13 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette hausse est attribuable en grande partie à une augmentation des tonnages de charbon, de magnésite, de minerai, de sel chimique et d'équipements divers. En termes de trafic, le port a accueilli un total de 103 navires, soit une dizaine de plus que lors des trois premiers trimestres de 2004.[20]

L'Aluminerie de Bécancour investira 23 M$ dans la modernisation de son usine. L'investissement permettra d'installer un nouveau four d'homogénéisation qui sera opérationnel en décembre 2006. La production de billettes d'aluminium de l'aluminerie pourra ainsi augmenter de 120 000 t par année. Les billettes sont très en demande dans les secteurs aéronautique, de la construction et du transport.[21]

Gros-Cacouna

La population de Gros-Cacouna se prononce en faveur du port méthanier

Au 30 septembre 2005, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé 243 000 t, soit 82 % de plus qu'au cours des trois premiers trimestres de 2004. Cette forte augmentation est essentiellement attribuable à une importante hausse des tonnages de sable, de pierre et de gravier. Le port a accueilli un total de 31 navires, soit 2 de plus que durant la même période l'an dernier.[22]

Le projet de terminal méthanier de Gros-Cacouna a obtenu l'assentiment de la population lors d'un référendum qui s'est tenu le 25 septembre dernier. En effet, 57 % des citoyens ont voté en faveur du projet. Bien que les résultats de ce référendum ne sont que consultatifs, ils auront néanmoins une portée morale importante pour Énergie Cacouna au moment de la prochaine étape, soit celle de défendre le projet devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Rappelons que la concrétisation de ce projet nécessitera la construction d'infrastructures portuaires importantes pour accueillir les méthaniers, des navires transportant du gaz naturel liquéfié.[23]

Port Saguenay

Plusieurs projets en vue pour le port

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné à Port Saguenay était de 237 000 tm, soit 18 % de moins que pour la

---

[18] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[19] Trahan, Brigitte, « Le « Lampsillis » sillonne le fleuve Saint-Laurent », Le Soleil, 3 septembre 2005; « Le bateau laboratoire de l'UQTR remplit sa mission au-delà des espérances », Site Web de Radio-Canada, 26 septembre 2005.
[20] Administration portuaire de Bécancour.
[21] « L'Aluminerie de Bécancour confirme un investissement de 23 M$ », Site Web de Radio-Canada, 19 septembre 2005.
[22] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[23] « Modeste oui au projet de terminal méthanier de Cacouna », Site Web de Radio-Canada, 26 septembre 2005.

même période en 2004. Cette diminution est attribuable à une baisse des tonnages de pâte de bois, de marchandises conteneurisées, de produits métalliques, de spath fluor et d'agrégats. Le port a accueilli 34 navires au cours des trois premiers trimestres de 2005, soit 6 de moins que pour la même période l'an dernier.[24]

Le rapport des études techniques sur le projet d'un port d'escale pour les navires de croisière dans la baie des Ha! Ha!, déposé en août dernier, confirme que le coût du projet sera d'au moins 30 M$. De cette somme, 25 M$ serviraient à l'amélioration des installations d'accostage et du débarcadère. En 2006, 11 bateaux de croisière sont attendus au port de Grande-Anse.[25]

Le projet de construction d'un terminal méthanier sur le site de Port Saguenay a reçu un accueil favorable de la part du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) de Lévis. Le GIRAM a déjà pris position contre les projets de terminaux méthaniers à Lévis et à Gros-Cacouna. Selon le GIRAM, le site de Port-Saguenay a l'avantage de se trouver dans une zone isolée et peu peuplée. De plus, la navigation maritime est moins intense sur le Saguenay que sur le Saint-Laurent, ce qui rendrait plus facile la gestion du trafic maritime et la circulation des méthaniers. Le projet du terminal méthanier au Saguenay est évalué à 1 milliard $, soit 700 M$ pour le terminal et 300 M$ pour le gazoduc entre le port de Grande-Anse à La Baie et Québec.[26]

La récente hausse des prix du pétrole donne des arguments supplémentaires aux promoteurs d'un terminal pétrolier à Port Saguenay. Selon le directeur du port, « avec un litre d'essence, on parcourt 10 fois plus de kilomètres en navire qu'en camion ». S'il se concrétisait, ce projet permettrait de réduire de 7 % le trafic de camions lourds dans la réserve faunique des Laurentides.[27] Concrètement, il suffirait de 34 navires pour remplacer les 11 500 voyages allers-retours des camions qui transportent des produits pétroliers dans la région.[28]

Matane

Le port de Matane tire profit du développement de l'énergie éolienne

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au port de Matane était de 187 000 t, soit 7 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. Les tonnages de pâte de bois et de produits pétroliers ont enregistré une baisse. En termes de trafic, le port de Matane a accueilli 34 navires au cours des trois premiers trimestres de 2004, soit 3 de moins que pour la même période l'an dernier.[29]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 713 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane au cours des trois premiers trimestres de 2005 via le *Georges-Alexandre-Lebel*, soit 21 % de plus qu'à la même période l'an dernier. À ce jour en 2005, le traversier-rail a fait 352 voyages allers-retours.[30]

Le développement de l'énergie éolienne dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie profitera au port de Matane, notamment en raison des déchargements (réception) et des chargements (expédition) de matières premières et de produits finis de toutes sortes. L'entreprise Composite VCI de Mirabel investira 1 M$ à Matane pour l'implantation d'une usine de composantes d'éoliennes. L'usine fabriquera les coquilles des nacelles d'éolienne.[31] De plus, la société Terminaux portuaires du Québec

---

[24] Administration portuaire de Port Saguenay.
[25] « L'aménagement du port d'escale dans la baie des Ha! Ha! coûtera 30 millions », Site Web de Radio-Canada, 18 août 2005; Labrie, Isabelle, « Coûts plus élevés – Promotion Saguenay réalisera son projet », Le Quotidien, 20 juillet 2005.
[26] St-Gelais, François, « Terminal méthanier à Grande-Anse – Une alternative valable à Lévis et Cacouna », Le Quotidien, 22 septembre 2005; « Le GIRAM en faveur de l'implantation d'un terminal méthanier au Saguenay », Site Web de Radio-Canada, 23 septembre 2005.
[27] « Le projet d'un terminal pétrolier au Saguenay prend de la vigueur », Site Web de Radio-Canada, 2 septembre 2005.
[28] Administration portuaire de Port Saguenay.
[29] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[30] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2004 et 2005.
[31] « Développement éolien : une nouvelle usine s'installe à Matane », Site Web de Radio-Canada, 25 août 2005.

n entrepôt investira 1,1 M$ afin d'agrandir son plus de situé sur le quai de Matane. En de papier permettre l'entreposage de la pâte rrait aussi produite par Tembec, l'entrepôt pou éoliennes être utilisé pour entreposer les tours d.[32] fabriquées par la compagnie Marmen.

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

age total Au 30 septembre 2005, le tonn a été de manutentionné au port de Rimouski reille date 178 000 t, soit 6 % de moins qu'à pa par des en 2004. Cette baisse s'explique bois de diminutions des tonnages de de pulpe, construction, de pâte de papier, termes de d'essence et de sel de déglaçage. En t, soit 3 de transit, 53 navires ont accosté au port riode l'an moins que durant la même pér dernier.[33]

ervera la La compagnie Relais Nordik cons ur les 10 desserte de la Basse Côte-Nord po uébec a prochaines années. Transports C Nordik est confirmé en août dernier que Relais enté une la seule compagnie à avoir prés mise en soumission avant la date limite de ue le port candidature. Le Ministère a précisé q eurera à d'attache du navire ravitailleur der Rimouski.[34]

Portneuf

Hausse du tonnage manutentionné

age total Au 30 septembre 2005, le tonn it 3 % de manutentionné a été de 74 000 t, soi n dernier. plus par rapport à la même période l'a à une Cette augmentation est attribuable rre et de hausse des tonnages de sable, de pi vires ont gravier. En termes de transit, 7 n s des trois accosté au port de Portneuf au cours premiers trimestres de l'année, soit 1 de plus que durant la même période l'an dernier.[35]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic était de 59 000 t, soit 29 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Cette baisse s'explique par la diminution des tonnages de papier journal et par l'absence de transbordements de copeaux de bois. Le nombre de navires en transit au port a diminué avec un trafic de 19 navires, soit 2 de moins que pour la même période en 2004.[36]

Gaspé

La Gaspésie souhaite devenir une destination pour les croisières

Au 30 septembre 2005, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 56 000 t, soit 15 % de moins par rapport à la même période en 2004. La diminution des tonnages de sel de déglaçage, de produits pétroliers et de marchandises diverses explique cette baisse. Le port a accueilli 12 navires, soit 4 de moins que durant la même période l'an dernier.[37]

Gaspé veut accueillir davantage de bateaux de croisière dès 2007. Il s'agit d'un secteur prometteur pour le port de Gaspé qui ne dispose toutefois pas des infrastructures nécessaires. Selon l'Office du tourisme de Gaspé, il manquerait, entre autres, un service d'autobus et de navette pour accueillir les passagers qui voudraient visiter les environs. Les installations portuaires auraient également besoin de travaux majeurs pour accueillir les paquebots.[38]

---

le l'éolien »,

[32] Michaud, Henri, « Le port de Matane veut profiter d avres et les Le Soleil, 8 octobre 2005.

[33] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les ha ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005. asse-Côte-

[34] « Relais Nordik garde la desserte maritime de la Ba Nord », Site Web de Radio-Canada, 3 août 2005.

[35] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.

[36] Ibid

[37] Ibid

[38] Gélinas, Geneviève, « Gaspé veut accueillir plus de croisiéristes », Le Soleil, 20 septembre 2005.

Depuis la fermeture de Mines Gaspé en 1999, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a chuté dramatiquement. Le développement de l'industrie éolienne, la construction d'une nouvelle usine de transformation du bois par le Groupe GDS et le développement de l'industrie des croisières pourraient donner un second souffle aux installations portuaires.[39]

Chandler

Énergie éolienne : des retombées pour le quai de Chandler

Au 30 septembre 2005, le tonnage total manutentionné au quai de Chandler était de 3 928 t, soit 40 % de plus par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique en totalité par une hausse du tonnage de sel de déglaçage. Trois navires ont transité à Chandler au cours des trois premiers trimestres de 2005, soit un de plus que pour la même période l'an dernier.[40]

La firme Énergie PGE, une filiale de Plastiques Gagnon de Saint-Jean-Port-Joli, lancera cet automne la production d'éoliennes de faible puissance à son usine de Chandler. Plastiques Gagnon a développé une expertise dans la fabrication de petites éoliennes d'une capacité de 35 kilowatts. Avec ces petites éoliennes, l'entreprise cible le marché de l'électrification des régions rurales dans les pays en voie de développement, notamment en Afrique.[41] L'expédition des éoliennes se ferait vraisemblablement par transport maritime.

Bilan des trois premiers trimestres 2005

BILAN DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2005

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec au cours des trois premiers trimestres 2005 et 2004

Liste des ports	2005 janv.-sept.	2004 janv.-sept.	Variation [42] 2005 / 2004
1. Montréal	18,2 Mt	17,2 Mt	+ 6 %
2. Québec	15,9 Mt	15,3 Mt	+ 4 %
3. Sept-Îles	15,5 Mt	13,1 Mt	+ 19 %
4. Port-Cartier	10,2 Mt	12,2 Mt	- 16 %
5. Port-Alfred	3,6 Mt	3,2 Mt	+ 10 %
6. Sorel	3,5 Mt	3,3 Mt	+ 6 %
7. Baie-Comeau [43]	2,87 Mt	2,88 Mt	- 0,3 %
8. Havre-Saint-Pierre	2,2 Mt	2,0 Mt	+ 8 %
9. Trois-Rivières	1,7 Mt	1,6 Mt	+ 10 %
10. Bécancour	1,3 Mt	1,15 Mt	+ 13 %
11. Gros-Cacouna	243 kt	133 kt	+ 82 %
12. Port-Saguenay	237 kt	288 kt	- 18 %
13. Matane [43]	187 kt	200 kt	- 7 %
14. Rimouski	178 kt	189 kt	- 6 %
15. Portneuf	74 kt	72 kt	+ 3 %
16. Pointe-au-Pic	59 kt	82 kt	- 29 %
17. Gaspé	56 kt	65 kt	- 15 %
18. Chandler	3,9 kt	2,8 kt	+ 40 %
Total	**76 Mt**	**73 Mt**	**+ 4 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

[39] « Le port de Sandy Beach pourrait reprendre du poil de la bête », Site Web de Radio-Canada, 5 octobre 2005.
[40] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[41] « L'installation de Plastiques Gagnon à Chandler va bon train », Site Web de Radio-Canada, 26 août 2005; Gagné, Gilles, « Éoliennes de petite puissance en fabrication », Le Soleil, 12 octobre 2005.

[42] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[43] Ces données n'incluent par le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier rail *Georges-Alexandre-Lebel*

VOIE MARITIME

Légère hausse des cargaisons totales sur la Voie maritime

Au cours des trois premiers trimestres de l'année, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 2 934 navires, soit 5 % de plus par rapport à la même période l'an dernier. Parallèlement, une hausse du tonnage est également observée durant la même période. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 28,5 Mt de marchandises, soit 1,4 % de plus comparativement à la même période l'an dernier. De toutes les cargaisons, c'est le tonnage de minerai de fer qui a augmenté le plus en 2005 avec une hausse de 9 %.[44]

Transit de nouvelles marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent

La réduction des droits d'éclusage dans le canal Welland pour les navires transportant des marchandises nouvelles sur la voie navigable a porté fruits. Déjà, la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent rapportait qu'à la fin juin près de 82 000 t de nouvelles marchandises avaient transité entre les Grands Lacs et la Voie maritime. Parmi les nouveaux produits, on retrouve le sucre brut, l'aluminium, divers produits chimiques et des pièces de machinerie. Près de la moitié des transits de nouvelles marchandises a été générée par le trafic domestique à courte distance, le reste provenant du trafic international.[45]

SÛRETÉ MARITIME

Renforcement de la sûreté maritime sur le Saint-Laurent

Depuis cet été, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et la Garde côtière canadienne (GCC) ont débuté des patrouilles conjointes de sûreté maritime et d'application de la loi dans les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent, et ce, dans le cadre du Programme de surveillance côtière de la GRC. Au Québec, des policiers de la nouvelle équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (ÉESM) de la GRC travaillent à bord du *NGCC Isle Rouge*.

L'équipe des enquêtes sur la sûreté maritime de la GRC a comme mandat de surveiller les personnes et les bateaux pouvant constituer une menace pour le Canada et la population. Parmi les menaces identifiées, il y a le terrorisme, le trafic de stupéfiants, la contrebande, l'entrée au Canada d'immigrants illégaux, le déchargement illégal de déchets.

La mise sur pied de l'équipe des enquêtes sur la sûreté maritime fait suite à la décision du gouvernement du Canada, en avril dernier, d'implanter une série de mesures sur cinq ans au coût de 300 M$ visant à renforcer la sûreté du réseau du transport maritime du Canada et des frontières maritimes.[46]

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Plan stratégique du ministère des Transports du Québec 2005-2008

Dans le plan stratégique du ministère des Transports du Québec 2005-2008, un des objectifs est la promotion et le soutien des transports ferroviaire, maritime et intermodal. Le Ministère souhaite une utilisation complémentaire et optimale de toutes les infrastructures des réseaux de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime.[47]

Déjà, au début du nouveau millénaire, le gouvernement avait mis en place un Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire et un Programme d'aide en transport maritime qui

[44] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime, en date du 30 septembre 2005 », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, octobre 2005.
[45] « Un tarif réduit attire de nouvelles marchandises sur la Voie maritime », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, juillet 2005.
[46] Fortin, Pascale, « Renforcement de la sûreté maritime sur le Saint-Laurent », Infocéans, août - septembre 2005.
[47] « Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008 », Transports Québec, 2e trimestre 2005.

incluaient un volet visant à favoriser la mise en place d'infrastructures intermodales. En 2004-2005, environ 2,4 M$ ont été investis par Transports Québec dans la réalisation de projets à caractère intermodal. De plus, en avril dernier, le Ministère a conclu une entente de principe avec le gouvernement fédéral en vue de créer un partenariat public-privé visant à financer la réalisation de projets à caractère intermodal dans le domaine du transport de marchandises.[48]

Les pilotes du Bas-Saint-Laurent se dotent d'un simulateur de navigation

Les pilotes du Bas-Saint-Laurent, qui aident les navires à naviguer de façon sécuritaire entre les Escoumins et le port de Québec, ont fait l'acquisition récemment d'un nouvel outil de formation de haute technologie. Il s'agit d'un simulateur de navigation qui permettra, tant aux pilotes du Bas-Saint-Laurent qu'à leurs collègues naviguant dans la portion Québec-Montréal du fleuve, de parfaire leur formation. Il pourra, entre autres, simuler plusieurs situations réelles de navigation avec les vents, les courants, les marées, le manque de visibilité, mais aussi des situations d'accidents ou de crise impossibles à pratiquer dans la réalité.[49]

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Faits saillants de l'industrie du transport maritime mondial

Le Comité des associations internationales de transport maritime [50] a publié un document présentant les faits saillants de l'industrie du transport maritime mondial. Entre autres, on y apprend que :

- le transport maritime international est responsable du transport de 90 % du commerce mondial;
- le transport maritime international est le moteur de l'économie mondiale. Sans le transport maritime, le commerce international, le transport en vrac de matières premières et les imports-exports de plusieurs biens de consommation et industriels n'existeraient tout simplement pas;
- la circulation des navires marchands internationaux génère des revenus annuels de plus de 350 milliards de dollars US en taux de fret au sein de l'économie globale;
- la flotte mondiale de navires marchands internationaux est estimée à environ 50 000 navires enregistrés dans plus de 150 pays;
- l'industrie du transport maritime international emploie plus d'un million de marins provenant de presque toutes les nationalités.[51]

ENVIRONNEMENT

Projet d'entente sur la gestion des eaux du bassin des Grands-Lacs / Fleuve St-Laurent

En juillet dernier, s'est tenue à Québec une consultation publique sur la gestion des eaux du bassin des Grands Lacs. Le projet d'entente canado-américain, impliquant huit états américains et deux provinces canadiennes (Québec et Ontario), concerne le réservoir d'eau qui s'étend du lac Supérieur jusqu'à Trois-Rivières, soit 18 % des ressources mondiales d'eau douce. Environ 40 millions de personnes vivent dans ce grand périmètre. Des grandes villes comme Chicago, Détroit, Toronto et Montréal y puisent l'essentiel de leur eau potable. Du côté canadien, 55 % de la production industrielle y est concentrée.

Cet immense réservoir d'eau douce est très fragile. Selon le scénario de réchauffement climatique, le niveau des Grands Lacs pourrait

[48] Girouard, Chantal, « Un plan stratégique pour l'intermodalité au ministère des Transports du Québec », Routes & Transports, automne 2005.
[49] Pelchat, Pierre, « Les pilotes du Bas-Saint-Laurent se dotent d'un simulateur de navigation », Le Soleil, 31 août 2005.
[50] Round Table of international shipping associations – BIMCO, INTERCARGO, International Chamber of Shipping/International Shipping Federation and INTERTANKO.
[51] « International Shipping Carrier of World Trade », Round Table of International Shipping Associations, www.shippingfacts.com

baisser d'un mètre d'ici 2050. De plus, toujours selon ce scénario, la quantité d'eau des Grands Lacs se déversant dans le Saint-Laurent pourrait diminuer du quart au cours du prochain siècle.

La nouvelle entente devrait permettre la réduction au minimum du détournement des eaux du bassin vers l'extérieur. L'entente prévoirait également que tout prélèvement d'eau important serait soumis à six conditions précises, dont celle de s'assurer que 100 % de l'eau prélevée soit retournée dans le bassin, après avoir été traitée au besoin.[52]

Les eaux de ballast préoccupent le Canada et les États-Unis

Le 17 octobre dernier, la *Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent* (Canada) et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* (États-Unis) ont rencontré à Londres le directeur de la Division de l'environnement de l'Organisation maritime internationale (OMI). La délégation a discuté des problèmes entourant l'échange des eaux de ballast et la menace des espèces aquatiques envahissantes.

La rencontre a rappelé l'importance du partenariat entre les gouvernements et l'industrie dans le réseau Grands Lacs – Voie maritime, en vue de trouver une solution permettant de contrôler, voire éventuellement d'éliminer les espèces aquatiques envahissantes. Le directeur de la division de l'environnement marin de l'OMI a appuyé les efforts consacrés par la Voie maritime à la protection de l'environnement et s'est engagé à collaborer étroitement avec le Canada et les États-Unis pour promouvoir de nouvelles technologies de traitement des eaux de ballast.[53]

[52] Gagné, Jean-Simon, « Au chevet de l'or bleu », Le Soleil, 29 juillet 2005.
[53] « Les délégués du réseau Grands Lacs – Voie maritime discutent des problèmes de l'eau de ballast et des espèces envahissantes avec l'organisation maritime internationale », Communiqué de presse, Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 17 octobre 2005.

MARCHANDISES

Minerai de fer

Forte demande mondiale de minerai de fer

Selon Exportation et Développement Canada (EDC), les exportations canadiennes des minerais métalliques et la fabrication des métaux devraient connaître une croissance de 22 % et de 8 % respectivement en 2005. L'essentiel de cette croissance viendra du minerai de fer, dont la production devrait connaître une hausse. Le marché mondial demeurera influencé par une forte demande chinoise pour les métaux industriels et les minerais.[54] Si elle s'avère, cette situation du marché devrait se répercuter positivement sur la production de minerai de fer des minières québécoises et conséquemment sur le tonnage manutentionné de minerai dans certains ports québécois.

Les perspectives d'exploration minière sur la Côte-Nord s'annoncent excellentes. Plusieurs compagnies minières investissent des millions de dollars en prospection minière. Des travaux de forage de Quinto Technologies sont effectués au lac Brûlé pour le fer-titane et au lac Paradis pour le nickel. Il y aurait même des entreprises à la recherche d'uranium sur la Côte-Nord. En 2004, près de 4 M$ ont été investis dans l'exploration et la mise en valeur des sites miniers de la Côte-Nord, soit 25 % de plus qu'en 2003.[55]

Blé

Baisse anticipée des récoltes

Selon EDC, la production canadienne totale de céréales et d'oléagineux devrait diminuer de 5 % en 2005. Les récoltes ont été moins bonnes que prévu dans l'Ouest du Canada, ce qui devrait avoir des répercussions à la baisse sur les exportations de céréales. Les

[54] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, printemps 2005.
[55] « L'année 2005 s'annonce très prometteuse pour l'exploration minière », Site Web de Radio-Canada, 11 octobre 2005.

exportations de blé canadien pourraient diminuer de 5 % en 2005 et conséquemment, le tonnage manutentionné de grains et céréales dans certains ports québécois.[56]

Aluminium

Hausse anticipée de la production canadienne d'aluminium

Selon EDC, la production canadienne d'aluminium devrait augmenter en 2005 et en 2006. La fin des grèves et l'inauguration de la phase 2 d'Alouette à Sept-Îles devraient se traduire par une hausse de la production de l'industrie de l'aluminium au Québec.[57] Les plus récentes statistiques sur la production canadienne d'aluminium font état d'une production de 1,65 Mt pour les 7 premiers mois de l'année, soit 3 % de plus que l'an dernier pour la même période. [58]

Papier journal

Des temps difficiles pour les papetières de l'Est du Canada

Selon des analystes spécialisés du secteur, l'industrie papetière de l'Est du Canada risque de connaître d'autres fermetures d'usines à court et moyen termes. La compétitivité de l'industrie papetière dans l'Est du Canada sur le marché mondial a dégringolé depuis les dernières années. Les coûts de production de pâtes et papiers des papetières de l'est du pays (Ontario, Québec, provinces maritimes) sont parmi les plus élevés au monde. La forte hausse du dollar a également eu un impact négatif sur les revenus d'exportations des papetières canadiennes. Dans un contexte de demande mondiale vacillante et de baisse de la consommation américaine de papier journal, des ralentissements de production des papetières québécoises et canadiennes, voire des fermetures d'usine, sont à craindre.[59]

TRAVERSIERS

Légère baisse de l'achalandage en 2005

Entre janvier et septembre 2005, la Société des traversiers du Québec (STQ) a enregistré une baisse d'achalandage sur ses traversiers. Le nombre de passagers qui ont utilisé l'un ou l'autre des huit traversiers opérés par la STQ a diminué de 1 %, passant de 4,41 millions en 2004 à 4,35 millions en 2005. Quant au nombre de véhicules (automobiles, camions, autobus, remorques, motos et autres), il est passé de 1,74 million en 2004 à 1,73 million en 2005, soit une baisse minime de 0,2 %. Seules les traverses de Matane / Baie-Comeau / Godbout, de l'Île-aux-Grues / Montmagny, de l'Île-d'Entrée / Cap-aux-Meules et de Rivière-du-Loup / Saint-Siméon ont connu une hausse d'achalandage en termes de passagers.[60]

La traverse entre Paspébiac et Caraquet

Le Chantier naval de Matane souhaite desservir la traverse entre Paspébiac – Caraquet avec son catamaran *CNM Évolution* qui assure actuellement la liaison entre Rimouski et Forestville. Le Chantier naval de Matane remplacerait le *CNM Évolution* par un catamaran plus gros capable d'affronter les vagues du fleuve. Grâce au *CNM Évolution*, d'une capacité de 30 voitures et de 175 passagers, la traversée entre Paspébiac et Caraquet s'effectuerait en moins d'une heure. Le projet de la navette maritime entre les deux villes nécessiterait, entre autres, des investissements de 800 000 $ pour réaménager les débarcadères des deux villes.[61]

---

[56] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, printemps 2005.
[57] Ibid
[58] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles du Canada, janvier à juillet 2005.
[59] Vallières, Martin, « Début d'un grave cycle de déclin pour l'industrie? », La Presse, 8 août 2005.
[60] « Statistiques pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2005 » et « Statistiques pour la période de six mois se terminant le 31 mars 2005 » , Société des traversiers du Québec.
[61] « Le CNM Évolution pourrait faire la navette entre Paspébiac et Caraquet », Site Web de Radio-Canada, 18 octobre 2005.

CROISIÈRES-EXCURSIONS

Achalandage à la hausse des croisières-excursions

Selon l'Association des croisières-excursions du Québec, environ 1,2 million de personnes ont fait une croisière-excursion au Québec en 2005, soit une hausse de 20 % par rapport à 2004. Cette augmentation est expliquée par la température clémente de l'été dernier et aussi par une popularité croissante des vacanciers désireux de vivre des expériences de plein-air durant leurs vacances.[62]

CROISIÈRES

Le marché des croisières en eau froide au Québec

Les régions du Québec maritime (Côte-Nord, Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine) sont dans la mire de compagnies de croisière intéressées à développer le marché des croisières en eau froide à destination de Terre-Neuve. Deux entreprises de croisière, Carnival Cruises et Swan Hellenic, ont récemment visité certaines régions du golfe, dont la Côte-Nord, pour en évaluer le potentiel. Selon l'Association des croisières du Saint-Laurent, le défi pour les régions maritimes sera d'offrir aux paquebots des infrastructures portuaires en bon état et aussi des activités à chaque escale pour les croisiéristes. Le marché des croisières en eau froide, comme celles en Alaska, est en pleine expansion.[63]

[62] Ramsay, Charles-Albert, « L'industrie des croisières est en pleine expansion », Les Affaires, 22 octobre 2005.
[63] « Le Québec maritime dans la mire des croisiéristes », Site Web de Radio-Canada, 6 septembre 2005.

NAVIGATION DE PLAISANCE

Une nouvelle marina dans le Vieux-Port de Montréal

La marina Yacht Club de Montréal a débuté la construction d'une marina au quai de l'Horloge dans le Vieux-Port. Le projet de 200 places à quai, dont 20 % réservées aux touristes provenant de l'extérieur du Québec, est évalué à 2,2 M$ et vise à pallier la pénurie de places à quai dans les marinas de la région de Montréal.[64]

Navigation de plaisance à la hausse en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine

Depuis quelques années, la navigation à voile en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine attire de plus en plus de plaisanciers. Ce loisir est devenu à ce point populaire que les 500 places à quai des douze marinas de la Gaspésie et des Îles sont presque toutes occupées à pleine capacité. L'Association des havres de plaisance de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine espèrent obtenir les investissements gouvernementaux afin de se doter des infrastructures nécessaires (une centaine de places à quai supplémentaires) pour répondre à la demande croissante des plaisanciers locaux et extérieurs.[65]

[64] « Nouvelle marina dans le Vieux-Port », Site Web de Radio-Canada, 11 août 2005.
[65] « Les plaisanciers adoptent la Gaspésie », Site Web de Radio-Canada, 27 juillet 2005.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 649-6939

Fax : (418) 649-8003

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Octobre 2005